ANNO IV. — Udine 21 Ottobre 1866 — N.° 53

LA INDUSTRIA

GIORNALE POLITICO E COMMERCIALE

Per UDINE sei mesi anticipati } . . . . . . It.L. 6. —
Per l'Interno » » » }
Per l'Estero » » » . . . . » 8. 50

Esce ogni Domenica

Un numero arretrato costa cent. 20 all'Ufficio della Redazione Contrada Savorgnana N. 127 rosso. — Inserzioni a prezzi modicissimi — Lettere e gruppi affrancati.

Torino, 14 ottobre.

(L....) Vi parlava dell' opuscolo Persano terminando l' ultima mia e realmente franca la spesa il fermarvisi sopra alquanto: ne feci pertanto acquisto d' una copia non essendo nel grande numero dei fortunati che lo ebbero in dono dall' autore, ed eccoveno mio giudizio. Ammesse per vere tutte le circostanze enunciate, ritenuta per vera la colpa che in parte dall' ex ammiraglio vuolsi dare al governo, a me basta per condannare il Persano, per ritenerlo inetto ed ignaro di quanto è relativo ad una battaglia navale, il leggere a pagina 22 di detto opuscolo le seguenti parole: « Opponevamo però sempre n. 10 corazzate al nemico che sole 7 ne presentava in prima linea » e più sotto « Era la prima volta questa che ci accingevamo alla prova dei nuovi formidabili strumenti di una battaglia marittima, quindi, e per mio giudizio, e parere dei migliori autori delle tattiche navali moderne, e per l' autorizzazione che *me ne davano* i vigenti *regolamenti* della R. Marina Italiana passai sull'*Affondatore*, inalberandovi la mia bandiera di comando. A ciò mi *deliberavo nell' intento di trovarmi su di un legno che tenevo per forte e veloce ad un tempo.* Ed ancora a pagina 22. « Fu allora che m' avvidi che per cattiva disposizione *del frenello della barra del timone,* a stento si poteva far agire quella potenza meccanica.

Eravamo dunque di molto superiori di forze al nemico, le nostre navi corazzate e non tutte in buon stato e pur per i non ricevuti ordini se pur vennero dati, per la confusione inesplicabile e che non sa spiegare lo stesso ammiraglio, fummo vinti, E dove sono quei regolamenti che consigliano di far dipendere l' esito di una battaglia della più grave importanza da una nave non ben conosciuta? Quale il bisogno per il duce supremo di lasciare il *Re d' Italia* per passare sull'*Affondatore,* quasi per ripararsi sovra una nave più possente e più sicura? Di quale ignoranza non da prova dando a conoscere che solo quando si prepara ad investire il vascello nemico s' avvede della cattiva disposizione del *frenello* della *barra* del timone? Non dubbio havvi che il modo stesso con cui cerca scolparsi il Persano lo condanna e due ne sono la ragioni; l' *ignoranza in cui* egli asseri d' essere delle qualità e dei difetti dell'*Affondatore* e la scelta nondimeno da lui fatta d' un tal momento per operare il suo passaggio dal *Re d'Italia,* passaggio inaspettato per tutti ed ignorato lungamente da molta parte della flotta che sempre credeva l' ammiraglio in mezzo esso pure ai pericoli ed alle eventualità della guerra.

Intanto già si è iniziato, potrei così dire, il dibattimento, già il Ministro di Grazia e Giustizia avendo dato lettura al Senato con tutte le dovute formalità, del R. Decreto che la convocava in *Alta Corte di giustizia* presentando quali rappresentanti il pubblico Ministero li Comm. Trombetta, Nelli e Marvasi. Vedrete però che prima di un buon mese non sapremo nulla intorno a tanto processo che occupa tutta l' attenzione del pubblico, sebbene le speranze di questo e con ragione sieno quelle del parroco di Cilavegna ed in altri termini che nulla s' abbia a fare contro l' *imputato di alto tradimento* perchè, perchè vi sono pezzi grossi compromessi, perchè è destino d' Italia che tutte le inchieste abbiano lo stesso scopo, quello cioè di fare molto chiasso e dare ragione a tutto il mondo, dovendosi, come dicono certuni alto locati trattandosi di loro, per amor patrio stendere un velo sulle vergogne nostre. No perdio, giustizia sia eguale per tutti; giustizia si faccia prima ed avanti ogni cosa......

Finalmente giungerà il tanto sospirato giorno in cui nessun ostacolo sarà per frapporsi a che il fratello dia la stretta di mano al fratello; Verona, Peschiera, Mantova, Venezia, tutte assieme in breve saranno del tutto sgombre dagli austriaci e tostamente faranno ingresso come già fecero in gran parte le nostre truppe. Peschiera e Mantova sono già libere, e fra non molto dovrebbe il nostro Re Vittorio Emanuele fare la sua entrata in Venezia; in proposito già vi dissi avere desso scelto Torino per firmare il trattato di pace con Vienna, ora vi soggiungo di più, ch' egli dispose di fermarsi nella nostra città per ricevere i delegati veneti, latori dei risultati del plebiscito ed in tale fausta occasione, mi si diede per certo, vi si troveranno pure i due suoi figli, che gli saranno pure a lato quando farà il solenne suo ingresso nella liberata città dei dogi.

Giunse fra noi il Marchese di Breme, sopraintendente generale della casa di S. M. per regolare i particolari tutti delle cerimonie da compiersi nell' entrata del Re in Venezia, sebbene sia intenzione dell' augusto Sovrano che non si faccia nessuna spesa inutile con sfoggio di preparativi. Ed ha ben ragione, che di economie più che d' ogni altro abbiamo non dirò bisogno, ma necessità, avendo dovuto pagare in questi giorni ben 87 milioni di lire all' Austria a mente del trattatato le cui ratifiche ebbero luogo il giorno 12 a Vienna nel palazzo del Ministro degli esteri. Con savio intendimento del Governo (mi accade raramente il lodarlo) a misura che un paese delle nuove provinvincie è libero, si affretta a stabilire le più ampie comunicazioni; così ebbe già a sopprimere la linea doganale già austriaca in Peschiera e quanto prima pensa a togliere anche la nostra di Desenzano, per modo che ai primi del prossimo novembre sarà tolta ogni barriera fra il Veneto e le provincie italiane.

Debbo parlarvi della politica estera; nulla di buono a dirvi, bastando la morte di un uomo, Napoleone III, per destare i più vivi timori; ragionatamente fino ad un certo punto i giornali ufficiosi vogliono far credere alla salute dell' imperatore; pare che un cattivo genio se la prenda colle personalità più rinomate, la cui esistenza è, ben puossi dire, indispensabile. Così Cavour, D'Azeglio e via ed in oggi può e pare voglia toccare Napoleone, Bismark......

Due parole ancora relativamente al Comitato di beneficenza di cui altre volte vi feci cenno; già quasi non dando più segno di vita potè mercè un gentil pensiero della Residente onoraria S. A. R. la Duchessa di Genova annunziare come annunziarà una nuova distribuzione di sussidii essendosi versati per cura dell' esimio cav. A. Foggi segretario della prefata S. A. R. a mani del vice Presidente di detto Comitato la cospicua somma di L. 2353,33 sulla persona del vostro collaboratore sig. *Avv. C. Revel* che ne fece tosto cenno sui giornali a suo scarico, motivo per cui vi posso ragguagliare in proposito. Vi avea pure menzionato una nuova sua pubblicazione col simpatico titolo: *Il Libro dell' Operaio* ovvero i *Consigli d' un amico*; di essa ne venne da tutti i nostri giornali più accreditati Gazzetta del Popolo, Gazzetta di Torino, Conte Cavour e via fatta special menzione e sarebbe a desiderarsi che venisse realmente presa in considerazione quell' operetta *unica nel suo genere e di grande utilità alle classi laboriose* cui fu dedicata, come ben disse in un suo articolo bibliografico una cara gazzetta popolare, quella di *Gianduia* scritta nel difficile dialetto piemontese e sotto la direzione di un' egregio amico mio, distinto scrittore, del *Pietracqua,* degno collaboratore della Gazzetta del Popolo.

LA NAVIGAZIONE ADRIATICO - ORIENTALE.

L' apertura d' una linea di comunicazione diretta e sollecita fra Venezia e l' Oriente, si presenta come il solo mezzo per richiamare a nuova vita la Regina dell' Adria e per ridonarle l' antico splendore. Oltrechè compiere un atto di giustizia verso questa sventurata città, tanto avversata ne' suoi interessi dall' Austria che ha sempre inteso a favorire il porto di Trieste, il Governo con questa misura farebbe risorgere il commercio italiano e l' influenza della propria bandiera, poichè così renderebbe più facile non solo lo scambio dei nostri prodotti con quelli dell' Oriente, ma sippure di quelli della Svizzera o della Germania, che prenderebbero la direzione della Lombardia e della Venezia per esser diretti, pella più facile via di mare, sulle coste dell' Africa e dell' Asia. La è dunque una quistione d' influenza politica e commerciale.

Della pronta istituzione di questa linea ne ha parlato di questi giorni tutta la stampa italiana, ed i giornali di Venezia hanno pubblicato su questo argomento una importante Memoria che venne diretta al Ministero, e che noi qui riportiamo nella sua integrità. Ecco la memoria:

Uno dei più tristi effetti della dominazione austriaca in Venezia è stato quello certamente di privarla con proposito deliberato di ogni diretta comunicazione col Levante, a tutto vantaggio di Trieste.

Il governo austriaco ha fatto di Trieste il punto unico di partenza di tutti i servizi della Compagnia di *Lloyd* rendendola così il principale istromento della sua influenza politica in Oriente. Tutto per Trieste, niente per Venezia; tale fu l' idea amministrativa dell' Austria.

Per modificare tale stato di cose e per rendere a Venezia la vita ed il movimento basterebbe fare per essa e per l' influenza della bandiera italiana una lieve parte dei sacrificii che l' Austria ha praticato per Trieste e per l' influenza della bandiera austriaca, facendo di Venezia una testa di linea marittima pei servizi orientali invece di lasciarla subordinata come fu sinora sistematicamente alla sua rivale Trieste.

La Società Adriatico-Orientale concessionaria del servizio postale marittimo fra Brindisi e l' Egitto ha preso l' iniziativa d' una proposta che avrebbe per effetto di realizzare la parte di questo programma che è suscettibile d' una immediata attivazione e così formulava questa proposizione.

1. La Società si obbliga di prolungare il suo servizio sino a Venezia secondo le clausole e condizioni del suo contratto attualmente in vigore.

2. In caso il governo concedesse in avvenire una linea postale tra l' Italia e Costantinopoli, e se la Compagnia di Navigazione colla quale avesse trattato, ricevesse, per bastimenti di portata e velocità almeno eguali, una sovvenzione per lega marina inferiore a quella accordata alla Società Adriatico-Orientale, la detta sovvenzione sarebbe ridotta alla medesima cifra per la sezione Brindisi-Venezia dal giorno in cui sarebbe attivata la linea turca.

3. Se per ragioni economiche il governo credesse conveniente (il che sembra contrario al buon argomento delle comunicazioni tra Venezia e l' Istmo di Suez) di diminuire per la sezione Brindisi Venezia gli obblighi di velocità imposti alla Società per la sezione Brindisi Alessandria, si farebbe una correspettiva diminuzione nella cifra della sovvenzione per lega marina.

4. La Società offre di incominciare il servizio a proprio rischio e pericolo appena il governo avrà preso possesso della Venezia e nello spazio di 15 giorni al più tardi da questa presa di possesso, se il Consiglio dei Ministri vuole a sua volta prendere l' impegno di presentare al Parlamento il progetto di legge necessario.

La Società in tal modo assume a suo carico e rischio d' aver sopportato tutte le spese della impresa sino alla

decisione del Potere Legislativo se questa decisione le fosse contraria.

Tuttavolta, questo rischio non potrebbe essere a carico della Società, se la legge, di cui trattasi, non fosse votata in un termine ragionevole da stabilirsi di comune accordo.

La Direzione generale delle Poste si è dichiarata avversa a tale proposta ch' essa trova troppo dispendiosa e propone di sostituirvi il progetto seguente:

La Società Peirano Danovaro e Comp., è concessionaria d' un servizio postale del litorale di Italia da Genova sino ad Ancona toccando fra gli altri scali Brindisi, Bari, Manfredonia, Tremiti ed Ancona.

La Direzione generale delle Poste propone di limitarsi a polungare questo servizio sino a Venezia il che di fatto arrecherebbe al Tesoro una molto minor spesa, poichè la sovvenzione non sarebbe che per la distanza di 45 leghe all' incirca che separa Ancona da Venezia, nel mentre adottando la proposta della Società Adriatico-Orientale la sovvenzione sarebbe dovuta per circa 125 leghe da Brindisi a Venezia.

Se si considera soltanto al punto di vista dell' amministrazione delle Poste, è incontrastabile che questo progetto occasionerebbe una spesa minore di quella proposta dalla Società Adriatico-Orientale; ma, al punto di vista puramente postale, nessuno dei due progetti pare sostenibile, perchè se non trattasi che del trasporto delle lettere, ogni spesa a questo scopo è inutile sia tra Venezia o Ancona, che tra Venezia e Brindisi.

Egli è dunque unicamente sotto l' aspetto politico e commerciale che evvi luogo ad esaminare l' utilità della spesa a farsi.

Trattasi di sapere se havvi convenienza per parte del governo di sottostare ai necessari sacrificj per creare un servizio che avrebbe il duplice scopo di rendere a Venezia i mezzi di comunicazione marittima dei quali l' Austria l' aveva spogliata e d' opporre all' influenza della bandiera austriaca nel Levante quella della bandiera nazionale, la quale notoriamente gode la simpatia del commercio levantino.

Da questo solo scopo può essere giustificata la spesa a farsi, ed egli è evidente che ogni economia che avrebbe per risultato di mancare a tale intento sarebbe mal compresa perchè sostituirebbe ad una spesa più forte, ma utile, una spesa minore, ma di nessuna utilità.

E è ciò che avverrebbe evidentemente se venisse adottato il progetto della Direzione delle Poste, perchè sarebbe di una assoluta inutilità per Venezia.

Il commercio Veneto continuerebbe senza dubbio a utilizzare la via di Trieste e del Lloyd, anzichè quella ben più diffettosa che gli offrirebbe un servizio da Venezia a Brindisi (quand' anco si sopprimesse gli scali di Bari, Manfredonia, Tremiti e Ancona) che l' obbligherebbe a sottostare a Brindisi a tutte le perdite di tempo ed alle spese che occasionerebbero le operazioni di trasbordo e rispedizione.

Una spesa qualsiasi per organizzare un simile servizio sarebbe assolutamente in pura perdita ed è di ciò che si sono persuasi molto bene i delegati della Camera di Commercio di Venezia nella Memoria indirizzata il 14 settembre al Governo.

In fatto, leggesi in questa Memoria le seguenti assennatissime osservazioni.

« E certo, l' istituzione di una linea diretta di battelli a vapore da Venezia all' Oriente a nulla gioverebbe, se le distanze non fossero superate con quella sollecitudine che è resa possibile dal miglior impiego della forza motrice, calcolato che anche un semplice ritardo di poche ore non farebbe che ritornarci al passato che deploriamo e cui il Governo del Re può quanto più presto voglia, riparare ».

Ciò che abbisogna dunque a Venezia per le sue relazioni col Levante sono comunicazioni dirette e rapide e sarebbe quanto la proposta della Società adriatico orientale avrebbe per scopo di assicurare per la linea la più importante di tutte, quella che unisce l' Italia, all' Egitto ed al grande movimento commerciale di cui l' unica via è l' Istmo di Suez.

Evvi convenienza pel governo a fare, sotto forma di sovvenzione postale, la spesa necessaria per ottenere tale scopo? Questa è la questione a decidere.

L' offerta della Società adriatica orientale di assumersi tutte le spese sino alla decisione del potere legislativo è basata sulla convinzione, in cui è la Società che l' *opinione pubblica ed il Parlamento saranno favorevoli* a questa spesa. L' offerta parrebbe in ogni caso di natura tale a togliere ogni obiezione contro l' immediata attivazione di questo servizio, giacchè non occasionerebbe alcun carico al Tesoro se il Parlamento non sanzionasse il progetto.

La sovvenzione di L. 28 per lega marina a pagarsi *alla Società Peirano Donovaro per bastimenti di 500 tonnellate* e d' una velocità di nove nodi per le 45 leghe da Ancona a Venezia non ammonterebbe che a L. 120,960 per anno, ma questa spesa non sarebbe, come si è spiegato, di nessuna utilità per le relazioni di Venezia col Levante.

Invitata dal signor Ministro dei lavori pubblici a ridurre le dimande ai più stretti limiti, la Società Adriatico Orientale, i cui battelli sono di 900 a 1000 tonnellate, ha proposto di assumersi la linea Brindisi-Venezia, il percorso della quale è di 125 leghe:

1. Con L. 30 per lega o L. 360,000 per anno estendendo a tutto il percorso gli obblighi di velocità voluti per la linea d'Egitto.

2. Con L. 28 per lega o L. 336,000 per anno con una velocità di 9 nodi tra Brindisi e Venezia.

3. Con L. 25 per lega o L. 312,000 per anno con una velocità di 8 nodi tra Brindisi e Venezia.

I battelli del Lloyd partono da Trieste a 10 ore antimeridiane ed arrivano ad Alessandria il sesto giorno a 6 ore pure di mattina impiegando così pel viaggio da Trieste ad Alessandria 140 ore, compresavi la fermata a Corfù.

I battelli della Società Adriatico Orientale viaggiando da Brindisi a Venezia colla sola velocità di 8 nodi impiegherebbero da Venezia ad Alessadria 135 ore compresovi 6 ore di formata a Brindisi.

Con una velocità di 9 nodi tra Brindisi e Venezia, il viaggio sarebbe di 130 ore; infine colla velocità attuale estesa a tutta la linea il viaggio si compirebbe in 125 ore e 45 minuti.

Il tragitto da Venezia ad Alessandria sarebbe dunque nelle tre combinazioni più breve di quello di Trieste ad Alessandria, la differenza sarebbe di 5 ore nel primo caso, di 10 ore nel secondo e d' 14 ore ¼ nell' ultimo.

La considerazione che dà grande valore all' impiego della maggiore velocità è che con una differenza di 14 ore nella durata della traversata il commercio di Trieste avvantaggierebbe passando per Venezia, e che il Porto Italiano, il cui movimento commerciale venne poco a poco stornato a favore di Trieste dalla politica austriaca, *verrebbe così, a sua volta, in posizione di stornare* a suo profitto il movimento commerciale del porto austriaco.

Ed *Il Corriere Italiano* riporta su questo stesso argomento un articolo dell' *Avvenire d' Egitto* reputatissimo giornale d' Alessandria, che conclude colle seguenti parole:

Ma è sopra tutto favorendo il commercio e la navigazione, che il governo può aprire ai suoi sudditi le più ricche fonti di dovizie, massime trattandosi dell' Italia, cui la sua posizione diede in altre epoche la palma, per tale *riguardo, su tutte le altre nazioni. Il governo italiano* diede già prove di comprendere la grande importanza che può avere per la prosperità del paese un maggiore sviluppo della sua attività commerciale, avendo accordato il suo patrocinio alla Società Adriatico-Orientale, che già da parecchio tempo mantiene una regolare comunicazione fra i porti di Ancona e Brindisi e quelli di Alessandria. Al presente però noi ci attendiamo dalla sagacità sua e della Società stessa una nuova misura che a parer nostro sarebbe una delle più efficaci a far raggiungere l' intento di cui noi parliamo. Ora che la tanto desiderata e interessante città di Venezia va ad essere riunita finalmente alla monarchia, tutto dovrebbe indurre il governo italiano a fare il possibile onde ringiovanirla e ridonarle una parte almeno del suo antico splendore. A ciò gioverebbe certo assai il farne capo di una linea marittima pel servizio dei paesi orientali, in guisa che da lì, e non più semplicemente da Brindisi e da Ancona movessero i piroscafi di questa compagnia destinati a congiungere la Penisola italica al nostro paese. Nè ciò solo basterebbe, giacchè a procurare al commercio italiano il più grande sfogo possibile nelle contrade d'oriente, converrebbe rendere la linea biforcata portandone un ramo fino a Costantinopoli e Smirne, affinchè non vi fosse alcun importante scalo del levante che non fosse in diretta comunicazione coll' Italia.

È inutile il mostrare di quanto comune vantaggio potrebbe riuscire una tale impresa. Per essa non solo potrebbe venir agevolato lo scambio delle manifatture e dei prodotti italiani con quelli dell' oriente, ma bensì ancora quelli che dalla Svizzera e da una gran parte della Germania vengono spediti in queste contrade, prendendo la direzione della Lombardia e di Venezia, verrebbero da questo porto inviati, per la più facile via di mare, fino ai punti più orientali delle coste del Mediterraneo.

La somma utilità di una simile linea di congiunzione è così evidente che noi non dubitiamo punto che il disegno non ne sia stato formato; ci resta soltanto a desiderare *che l' importante progetto non venga trascinato per le* lunghe in seguito alle solite lentezze burocratiche, ma che possiamo vedere bentosto attivata un impresa che potrà dare nuova vita ad un' antica e importante città, stringendo nel tempo stesso sempre più i vincoli che legano l' Italia a tutto l' oriente.

Riforme finanziarie.

(Continuazione della lettera del sig. G. Semenza — Vedi N. 52)

In Italia nulla di tutto ciò. — Se noi ispendiamo più pei nostri bisogni, di quanto vendiamo dei nostri prodotti, non vedo per ora quali risorse ci possono compensare. Le sole importanti di cui abbiamo fatto uso finora furono, dal 1859 in poi, le cedole di prestito, per le quali abbiamo ricevuto in cambio dell' oro, e questo ha servito a non sbilanciarsi: ma quando l' estero rifiutasse le obbligazioni del nostro governo, — ritorneremo sempre là — manderemo fuori d' Italia merci per un valore molto minore di quelle che importiamo, cioè spenderemo più dei nostri guadagni. Il rimedio è quindi urgente, e lo possiamo trovare nella immediata abolizione delle dogane.

8. Se avessi occasione di spiegarvelo a lungo, io vi proverei che le dogane e la protezione furono sempre una disgrazia per l' umanità e non hanno mai fatto l' interese di nessuna nazione in particolare. Più sopra vi ho spiegato lo sbilancio delle spese della nazione italiana colle sue entrate; qui comincierò col dirvi che coll' abolizione delle dogane soltanto, quello sbilancio cesserà in brevissimo tempo. Noi importiamo dall' estero pel valore di circa 1000 milioni di merci; su di un valore di circa 650 paghiamo dazio di entrata, che rende all' erario 55 milioni lordi, i quali, dedotte le spese, si riducono a 30 milioni al più. — Questi 55 milioni chi li paga? Siamo noi italiani, che riceviamo e comperiamo la merce importata, la quale, oltre al *dazio*, è gravata da un *sopradazio*, che il mercante impone perchè esborsò denaro per introdurla; denaro che non può più ricuperare, se dovesse poi esportarla di nuovo, perchè invenduta.

Ora, abolite le dogane e ammessa la libera entrata di tutte le merci estere, voi vedreste succedere un cambiamento totale in tutto il sistema commerciale italiano; l' Italia divenuta tutta un porto libero dove si possa importare, depositare ed esportare a piacere, non dovrebbe più andar essa a fare all' estero acquisti e ordinazioni al minuto, vedrebbe invece arrivarle consegne di merci *in* quantità, e specialmente di coloniali e articoli greggi il di cui consumo è generale. E siccome in commercio il prezzo di una merce, quando si ordina e si ricerca, è diverso da quello della stessa merce, quando è offerta o data in consegna nei nostri stessi magazzini — così noi pagheremmo in monte da 20 a 30 per cento di meno tutte le mercanzie di cui abbisogniamo all' estero.

Supposto adunque una economia del solo 20 per cento sui 650 milioni di merce ora aggravata da dazio, l' economia annua sarebbe di

130 milioni	per differenza di costo;
55 »	per risparmio del dazio che ora si paga;
20 »	almeno per il sopradazio imposto sempre dal mercante:
——	di un totale cioè di
205 milioni	— ai quali se si aggiungessero quanto mandiamo all' estero per acquisto di tabacchi, secondo voi, soli
45 milioni	avremmo un totale di
——	
250 milioni	che risparmieremmo di spendere.

Il governo, è vero, non avrebbe più i 30 milioni netti, frutto delle dogane, ma quando la nazione ne avesse risparmiati 250, ne potrebbe dare con altre tasse, non 30, ma 100.

Aggiungete a tutto questo l' immenso commercio di transito e di deposito che noi faremmo in tutti i nostri porti marittimi fatti liberi; essi potrebbero diventare lo scalo di tutto il commercio tra l' Asia ed una gran parte del globo.

Con tali e tanti guadagni, noi noi potremmo bilanciare facilmente le cifre delle nostre importazioni ed esportazioni, comperando a buon mercato quello che ci occorre dall' estero, facendoci pagare buone commissioni e magazzinaggi su tutte le merci che ci venissero depositate; fra le quali appunto

potremmo scegliere le migliori per alimentare i bisogni della nostra industria; e vendendo per ultimo a caro prezzo, al vasto commercio che concorrerebbe fra noi, i nostri prodotti, molti dei quali ed importanti abbiamo quasi esclusivamente.

Quanto al proteggere le nostre industrie, vi dirò solo per ora che la concorrenza è la miglior protezione che si possa dare all'industria — e ve lo prova abbastanza il trattato del 1860 tra la Francia e l'Inghilterra.

I fabbricanti francesi con vecchie macchine languivano fra meschini guadagni e temevano gl'inglesi; quando seppero però che le tariffe si dovevano ribassare, accorsero in *Inghilterra* a provvedersi di nuove macchine, a studiarvi nuovi sistemi, guardarono in faccia a quelle merci che tanto abborrivano, trovarono ben tosto di poter far meglio e a miglior mercato, e lavorarono, e arricchirono: andate a Roubain, a Rouen, a Moulhouse, e vedrete quanto il progresso, quanto la ricchezza, quanto il benessere siasi accresciuto per gli operai! — Le nostre fabbriche possono fare altrettanto e meglio, perchè i nostri operai, io son convinto, non sono superati da quelli di alcun altro paese in attività, in sobrietà, ed intelligenza, mentre costano meno degli inglesi e francesi. Se volessi dilungarmi ancora, potrei citarvi l'industria svizzera, la quale senza aver subito regimi protezionisti, è oggi in condizione da far concorrenza a tutte.

Sapete di che cosa abbisogna la nostra industria? ha bisogno che il commercio italiano ne spanda largamente pel globo i prodotti, ed ha bisogno di credito. Il fabbricante svizzero e prussiano ha persino 9 mesi di credito dalle Banche e dai banchieri.

9. Circa alle Banche, conviene riflettere che l'Italia è un paese nuovo, e come tale dovrebbe adottare quei sistemi e quelle leggi od istituzioni che hanno dato altrove prova di riuscita certa e sicura. La sua condotta dovrebbe essere quella del fabbricante che, dovendo montare una nuova fabbrica, cerca la macchina più perfezionata, quella che gli possa dare utili maggiori. Che cosa direste di un capo fabbrica che oggi comperasse una macchina per filar cotoni, in uso 30 o 40 anni addietro?

I paesi più prosperi hanno le libere Banche; l'Inghilterra ne ha 202 con potere di emissione, le quali hanno 660 succursali; ne ha poi 396 *senza facoltà di emissione, con 1027 succursali* almeno.

L'Irlanda 6 con potere d'emissione, e 191 succursali, e 8 senza facoltà di emissione.

La Scozia, con 3 milioni di abitanti, ha 13 Banche con potere di emissione e 600 succursali.

La Svizzera oltre all'avere quasi in ogni Cantone la sua Banca Cantonale ne ha moltissime altre private e pubbliche.

Gli Stati Uniti avranno a quest'ora non meno di 1,500 Banche con innumerevoli succursali sul nuovo sistema nazionale.

La Banca d'Inghilterra ha un privilegio limitato per 60 miglia di circonferenza intorno a Londra; la sua potenza privilegiata è causa di molte crisi monetarie; oggi è la riserva che le fa difetto, domani è l'oro che non arriva di America e d'Australia o le è troppo domandato dal Continente; eleva lo sconto, spaventa il paese per 3 o 4 milioni di differenza nella sua posizione; se poi ha molto oro, e la sua limitata riserva è in buone condizioni — allora annunzia l'abbondanza, emette biglietti di Banca fuor di misura e fa cadere lo sconto al 2 e 3 per cento. I capitalisti non sanno come impiegare il proprio denaro, succede un'eccesso di confidenza e di affari mal sicuri — e quindi la crisi. La Banca d'Inghilterra rimane despota in mezzo ad un commercio libero, non si associa colle altre Banche, e dovrà presto alterare il suo *Charter*.

In quanto alla Banca di Francia, essa segna proprio il punto culminante del monopolio; ne tirano vantaggio quelli che le stanno vicini; per Parigi che ha 2 milioni di abitanti tiene un portafoglio di 266 milioni — per gli altri 36 milioni di francesi di soli 333 fra tutti. — Vedete il Bilancio del 20 settembre ultimo!

(continua)

Le fabbriche di Concia-Pelli

Domenica passata abbiamo pubblicato un articolo che accennava ad una utilissima scoperta pella conciatura delle pelli; l'autore ne è il chiarissimo professore di Chimica sig. Bernardo Jori di Mantova, e non *Jovi* come venne per inavvertenza stampato.

Ma le scoperte servono a poco quando le industrie del paese non vengono in ogni guisa favorite dal Governo, onde possano far concorrenza a quelle di altri popoli.

La tariffa italiana aggrava di un forte dazio l'esportazione dei nostri corami. Un dazio qualunque sulla esportazione dei prodotti del suolo e della industria, per ciò solo che vengono esportati all'estero, è una massima falsa, condannata da tutti gli economisti moderni; è un genere d'imposta che è ormai scomparso dalle tariffe di tutte le *nazioni incivilite. E questo in tesi generale.*

Venendo poi a parlar in particolare delle nostre fabbriche di Concia-pelli, che si hanno già acquistata una grande riputazione in Germania, è da avvertire che finora hanno bastantemente prosperato, perchè erano in grado di mandar sui mercati di Vienna, di Praga, di Monaco la merce della loro produzione, a prezzi più miti di quelli delle fabbriche indigeni della Germania.

E pella sola forza del buon mercato, e senza punto togliere alla perfezione della conciatura, la sola nostra provincia fa adesso un commercio di di circa 3 milioni di lire all'anno, nel quale impiega più di 300 operai.

Col dazio che va adesso ad introdursi, a norma della tariffa italiana, sulla esportazione di questo ramo delle nostre industrie, le fabbriche di Concia pelli, non potendo più far concorrenza col prezzo a quelle della Germania, saranno obbligate di ridur di molto il loro lavoro, e così metter sul lastrico buona parte de' suoi operai.

Crediamo pertanto debito nostro di richiamar l'attenzione del Governo su questa vitalissima questione, onde si persuada della necessità di levar questa imposta, per non veder deperire una industria che ha saputo far concorrenza alle fabbriche della Germania. Ritorneremo sull'argomento, che oggi ci manca lo spazio per maggiormente dilungarci.

PARTE COMMERCIALE

Sete

Udine 20 ottobre.

Il mercato delle sete non ha punto cambiato d'aspetto. La domanda pelle belle e buone greggie e particolarmente pelle qualità sublimi a vapore si mantiene sempre viva; ma le transazioni sono poche e stentate, pella resistenza che oppongono i filandieri; resistenza che del resto può venir giustificata dal lento bensì, ma pure progressivo rialzo dei *prezzi*, e dal *cattivo risultato delle raccolte* nella China e nel Giappone.

Intanto il consumo si dimostra renitente a secondare le pretese della produzione, e non è facile prevedere fin d'ora quale delle due parti contendenti resterà vincitrice nella lotta. È vero che il *riassunto delle notizie che ci pervengono dalle principali piazze estere sono di natura da incoraggiare* fino a un certo punto chi propende per un sostegno delle sete per tutto il corso dell'annata; non pertanto la prudenza esige che non si perda di vista le difficoltà che incontra la fabbrica nello smercio delle stoffe, pella ostinata resistenza de' consumatori nell'accettare un rialzo proporzionato ai corsi della materia prima.

Non possiamo parlar di trame perchè la nostra piazza è tuttora sprovvista, e le poche balle che vengono dai filatoi sono mandate direttamente sulle piazze di consumo. Succede nullameno di tratto in tratto qualche vendita che vien trattata dalle austr. L. 36 a 37 pelle buone correnti 26/30 secondo il merito: da a. L. 35 a 36 pelle 28/32; e da a. L. 34 : 50 a 35 pelle 32/36

I mazzami reali in greggio si sostengono dalle L. 27 alle L. 29 secondo il titolo e la qualità, e le piccole partitelle di libb. 100 a 200 dalle austr. L. 30 alle 31; ma con pochi affari.

Nostre Corrispondenze

Londra 13 ottobre.

Dopo gli ultimi nostri avvisi del 15 settembre passato, gli affari delle sete hanno mantenuto una discreta attività ed i prezzi hanno conseguentemente toccato un nuovo rialzo di circa un scellino. Questo movimento venne prodotto dalle sfavorevoli notizie che si vanno ricevendo dal levante, poichè di mano in mano che si avvanziamo nella stagione, si fa sempre più manifesto il difetto della raccolta in China e nel Giappone. Egli è un fatto intanto che i prezzi hanno raggiunto un limite molto elevato e appena conosciuto negli annali del commercio serico, ma d'altronde giustificato fino ad un certo punto dalla riduzione dei nostri depositi di seta. Non possiamo disconoscere le difficoltà che incontra la fabbrica per vendere i suoi prodotti a prezzi che stiano in rapporto con quelli della materia prima; ma un consumo anche stentato vi sarà sempre, e prendendo per norma le statistiche attuali, si deve venir nella conclusione che tutto il prodotto dell'annata basterà appena per la metà di un consumo ordinario. Sotto queste considerazioni non sappiamo scorgere pericolo di sorte, ma ai corsi della giornata le operazioni di qualche importanza saranno molto difficili, e perciò bisognerà usare tutta la prudenza.

La Banca d'Inghilterra, fino da quindici giorni or sono, ha ribassato di nuovo lo sconto al 4 $^1/_2$ e questa misura è chiamata a produrre una favorevole influenza su tutti i rami del commercio e su quello delle sete in particolare.

Le ultime lettere da Sanghai in data del 18 agosto annunziavano un considerevole rialzo sui prezzi di tutte le sete, e si aveva pagato fino a 585 taels pelle terze Tastlée, che al cambio di 6. 2 fanno la parità di Sellini 32. — Le transazioni della quindicina s'elevano a 3000 balle formando così un complesso di 7300 balle per tutta la stagione, contro 19,090 dell'anno decorso all'epoca stessa. In seguito abbiamo ricevuto un dispaccio del 5 settembre che ci porta il totale ammontare *delle transazioni in 12,000 balle, con un deposito* invenduto di oltre 5000; i prezzi delle tastlees avevano raggiunto 625 taels, ossia la parità di Sellini 34 franco qui.

I più recenti avvisi da Yokohama portano la data del 12 agosto e ci dicono che le transazioni della campagna ammontavano finora a sole 600 balle, contro 2830 nello stesso periodo dell'anno passato. Non si conoscevano ancora arrivi di sete soprafine, e si pagava 750 piastre pello Maibashi mediocri, che è quanto dire Scellini 30 all'incirca. Le esportazioni totali dell'annata non si stimano a più di 6 a 8000 balle.

Poco soddisfacenti sono pure le notizie sulla raccolta delle Indie, che viene calcolata a poco più della metà di un prodotto ordinario. Le spedizioni dal gennaio al luglio corrispondono a 4500 balle, contro 7500 dell'anno prima all'epoca stessa.

Eccovi intanto i nostri corsi:

Tastlee terze classiche	da S.	32. 6	a	32.—
» » buone	» »	31. 6	»	30. 6
» quarte »	» »	30.—	»	29. 6
Giappone bel colorito $^{12}/_{15}$	» »	36. 6	»	35. 6
» » » $^{15}/_{20}$	» »	35.—	»	34.—

La strusa è piuttosto scarsa, e tutto quello che si trovava sulla piazza in buona Tamas andò venduto da 7 a 8 Scellini.

Sappiamo inoltre che a Yokohama andarono venduti da circa 65,000 cartoni di seme di bachi al prezzo di 3 fino a 7 itzibu, che è quanto dire da 7 a 16 franchi il Cartone.

Ultime notizie

Nel punto di mettere in torchio ci vien comunicato un dispaccio telegrafico da Lione, secondo il quale sarebbe manifestato a Shanghai un sensibile ribasso nelle sete di quella piazza, ed in conseguenza un arenamento d'affari a Londra, Lione e Milano, con depressione di prezzi.

Olinto Vatri *Redattore responsabile.*

MOVIMENTO DELLE STAGIONAT. D'EUROPA

CITTA'	Mese					Balle	Kilogr.
UDINE . . .	dal	15	al	20	Ottobre	—	1305
LIONE . . .	»	5	»	12	»	1007	67019
S.t ETIENNE .	»	4	»	11	»	143	8490
AUBENAS . .	»	4	»	10	»	59	5308
CREFELD . .	»	1	»	6	»	138	7060
ELBERFELD .	»	22	»	30	»	60	3059
ZURIGO . . .	»	27	»	4	»	177	9441
TORINO . . .	»	20	»	1	»	259	15724
MILANO . . .	»	11	»	17	»	582	49550
VIENNA . . .	»	—	»	—	»	—	—

MOVIMENTO DEI DOCKS DI LONDRA

Qualità	IMPORTAZIONE dal 1 al 7 ottobre	CONSEGNE dal 1 al 7 ottobre	STOCK al 7 ottobre 1866
GREGGIE BENGALE	136	185	5256
» CHINA	368	535	8640
» GIAPPONE	221	140	2587
» CANTON	72	70	2872
» DIVERSE	—	17	495
TOTALE	797	947	19850

MOVIMENTO DEI DOCKS DI LIONE

Qualità	ENTRATE dal 1 al 30 settembre	USCITE dal 1 al 30 settembre	STOCK al 30 settembre
GREGGIE	—	—	—
TRAME	—	—	—
ORGANZINI	—	—	—
TOTALE	—	—	—

Udine, Tip. Jacob e Colmegna.